Warszawa, 28.02.2018 r.

**GŁÓWNE PROBLEMY BRANŻY PALIWOWEJ W POLSCE**

* + - 1. **Infrastruktura i logistyka paliw, zapasy obowiązkowe, logistyka paliw**

Ograniczenie przestępczości w obrocie paliwami doprowadziło do wzrostu dostaw, realizowanych przez przedsiębiorstwa działające zgodnie z prawem, które wywiązują się ze wszystkich obowiązków prawnych, związanych z obrotem paliwami, w tym m.in. utrzymywania zapasów obowiązkowych. W segmencie oleju napędowego nastąpił wzrost udziału importu w całej konsumpcji z poziomu 16% do 26%, co ma znaczenie z punktu widzenia bezpieczeństwa energetycznego.

Skutkiem tego okazało się, że posiadane zasoby infrastrukturalne są niewystarczające, a w nieodległej przyszłości wystąpić mogą braki w infrastrukturze magazynowej paliw płynnych.

Przyczyną takiego stanu jest przede wszystkim fakt, że w ciągu ostatnich kilku lat nie zrealizowano istotnych inwestycji w infrastrukturę naftową. Dotychczasowa infrastruktura była wystarczająca dla obsługi rynku, wobec istotnego udziału paliwa z nielegalnych źródeł .

Dodatkowym problemem operacyjnym, utrudniającym sprawny transport paliw płynnych cysternami drogowymi jest to, że część dróg, prowadzących do terminali paliwowych, ma ograniczenia w zakresie nacisku na oś – zarówno ze względu na decyzje władz lokalnych, jak też kategorię dróg. Powoduje to konieczność uzyskiwania indywidualnych zezwoleń na dojazd cystern samochodowych. Do rozwiązania pozostaje zlikwidowanie problemu nieuczciwych kierowców, przyłapanych na kradzieży paliwa w bazach lub podczas wykonywania transportu.

**Nasze stanowisko:**

Doprowadzenie do zapewnienia wymaganej wielkości infrastruktury magazynowej paliw płynnych w Polsce poprzez pilne rozpoczęcie inwestycji w tym obszarze, a także w obszarze logistyki rurociągowej. Usprawnieniu systemu niewątpliwie służyłoby zwiększenie ilości ropy naftowej i paliw przechowywanych przez ARM w ramach zapasów interwencyjnych, a tym samym obniżenie poziomu zapasów obowiązkowych przechowywanych przez przedsiębiorców i zwiększenie adekwatnej puli zapasów agencyjnych w ARM. W celu poprawy bilansu pojemności magazynowych zasadnym jest również realokacja zapasów agencyjnych z naziemnych baz magazynowych do pojemności podziemnych. Ponadto niezbędne są pilne inwestycje w tym obszarze i rozbudowa pojemności magazynowych w kraju.

# Konieczne są zmiany w zasadach dopuszczania do ruchu na drogach pojazdów, o nacisku na oś 11,5 t, zgodnie z regulacjami Unii Europejskiej. Umożliwiłoby one bezproblemową logistykę drogową paliw po polskich drogach.

# Proponujemy podjęcie prac nad zmianą przepisów w zakresie sankcji, które powinny dotykać nieuczciwych kierowców, poprzez przywrócenie regulacji, które w przeszłości były ujęte w ustawie o transporcie drogowym (zawieszenie lub pozbawienie uprawnień kierowców, skazanych prawomocnym wyrokiem sądowym za kradzież paliwa).

1. **Paliwa alternatywne i ich infrastruktura.**

W ślad za rządami niektórych innych państw, polski rząd podjął działania na rzecz wsparcia i upowszechnienia stosowania paliw alternatywnych i rozbudowy infrastruktury w tym zakresie kosztem tradycyjnych paliw silnikowych. Przyjęto stosowne regulacje ustawowe, promujące elektromobilność, FCEV, PHEV, CNG, LNG i LPG. Promowane są wybrane technologie, bez uwzględnienia całości kosztów środowiskowych, ekonomicznych i społecznych – zwłaszcza w odniesieniu do istniejących technologii pojazdów elektrycznych. Działania na rzecz poprawy jakości powietrza w centrach miast nie uwzględniają stanu wiedzy na temat faktycznych przyczyn zanieczyszczeń i różnicy między emisją silników diesla i benzynowych, a także stałego rozwoju silników spalinowych, w wyniku czego nowoczesne silniki, spełniające normę EURO 6, mają znikomą emisję spalin. Ponadto, elektryfikacja transportu nie rozwiąże problemu smogu, gdyż główny jego składnik – cząsteczki stałe (PM) – są w większości emitowane poza silnikiem, przede wszystkim poprzez ścieranie się opon i nawierzchni drogi. Zależne to jest od ciężaru pojazdu, a pojazdy elektryczne są znacznie cięższe od pojazdów spalinowych. Nie są też uwzględniane kwestie fiskalne, a mianowicie olbrzymi udział podatków od paliw w całości wpływów podatkowych.

**Nasze stanowisko:**

Działania na rzecz wsparcia upowszechnienia paliw alternatywnych powinny uwzględniać całość wiedzy na temat wpływu poszczególnych rodzajów napędów na środowisko w pełnym procesie produkcji, eksploatacji i utylizacji. Należy również uwzględnić wyzwania, związane ze zbyt szybkim rozwojem elektromobiliności, opartej na istniejących obecnie technologiach, takie jak brak odpowiednich mocy w energetyce, przestarzała sieć przesyłu, czy wreszcie fakt, że energia elektryczna w Polsce produkowana jest prawie w całości z węgla.

Wdrażając programy poprawy jakości powietrza władze samorządowe – oprócz inwestycji w pojazdy elektryczne - powinny brać pod uwagę również rozwiązania bardziej efektywne kosztowo, takie jak eliminacja ogrzewania węglem w rozproszonych instalacjach, eliminacja spalania odpadów – w tym olejów przepracowanych, rygorystyczne kontrole techniczne pojazdów pod kątem spełniania norm emisji, przewidzianych w homologacji dla danego typu, czy wreszcie zakup nowoczesnych autobusów z silnikami spalinowymi, spełniającymi normy Euro 6d – o kilkadziesiąt procent tańszych, niż autobusy elektryczne. Pojazdy te są szczególnie wydajne przy zastosowaniu przyjaznych dla środowiska zaawansowanych biopaliw. Ponadto w przypadku podejmowania przez polskie miasta decyzji w zakresie ograniczenia wjazdu pojazdów z silnikami spalinowymi do centrów miast, rozwiązania te powinny być zgodne z podobnymi regulacjami w innych miastach UE (obecnie trwa dyskusja nad inicjatywą wprowadzenia jednolitego oznaczenia emisyjności pojazdów). Uważamy też, że celem pełnej implementacji zapisów dyrektywy 2014/94/UE Polska powinna wspierać wszelkie dostępne rozwiązania w zakresie paliw alternatywnych i traktować je równorzędnie.

1. **Kontynuacja działań związanych ze zwalczaniem przestępczości w obrocie paliwami**

Podjęte w latach 2016/2017 działania rządu (pakiet paliwowy, pakiet energetyczny i pakiet transportowy – tzw. SENT) doprowadziły do zasadniczego ograniczenia przestępczości w obrocie paliwami i wzrostu oficjalnej konsumpcji paliw. Tym niemniej, ze względu na niezwykłą opłacalność tzw. szarej i czarnej strefy w paliwach, należy się spodziewać, że przestępcy będą na szerszą skalę wykorzystywać tradycyjne metody omijania przepisów (odbarwianie oleju opałowego, wykorzystywanie paliwa żeglugowego, paliwa rolniczego, baz olejowych), a także szukać nowych mechanizmów wyłudzeń (przemyt paliwa w pojazdach niedostosowanych do ich transportu).

**Nasze stanowisko:**

W celu utrzymania „blokady” działalności przestępców konieczna jest stała obserwacja rynku, kontynuacja współpracy administracji z branżą, a także utrzymanie wysokiego poziomu kontroli – również na drogach - realizowanych przez KAS i inne instytucje, nawet w sytuacji dojścia do zerowego poziomu wykrywalności. Z drugiej strony wprowadzane rozwiązania (rozwinięcie SENT) nie powinny być zbyt uciążliwe dla przedsiębiorców, działających zgodnie z prawem. Niezbędne jest dalsze wzmocnienie URE jako organu koordynującego nadzór nad branżą, doskonalenie współpracy horyzontalnej poszczególnych instytucji, pełna dygitalizacja danych i scalenie ich w jednym systemie – tzw. platformie paliwowej), a także pełne wykorzystanie narzędzi, jakie dają przepisy prawa. Postulujemy uszczelnienie procesu koncesyjnego i doskonalenie rozwiązań, przyjętych w poszczególnych pakietach. W tym celu pożądane jest dokonanie analizy efektywności wprowadzonych rozwiązań i wprowadzenie zmian mających na celu usunięcie dostrzeżonych niedoskonałości, co dotyczy np. niektórych przepisów pakietu energetycznego i rozporządzeń wykonawczych wydanych na jego podstawie (np. problem rozumienia czynności rozporządzającej, przepisy rozporządzenia w sprawie wzoru sprawozdania o rodzajach oraz ilości wytworzonych, przywiezionych i wywiezionych paliw ciekłych, a także ich przeznaczeniu). Dostrzegamy również potrzebę wprowadzenia kolejnych zmian w prawie (przeniesienie zwrotu akcyzy za paliwo rolnicze z urzędów gmin do KAS, zrównanie akcyzy od produktów mających podobny skład fizykochemiczny – jak ON i LOO, LPG do celów grzewczych i autogaz).

1. **Regulacje podatkowe**

W roku 2017 rząd podjął prace nad szeregiem aktów prawnych w obszarze podatków, z czego część została przyjęta w postaci ustaw lub rozporządzeń i wejdzie w życie w roku 2018 (np. tzw. podzielona płatność). Nowe przepisy dotyczą zarówno branży paliwowej, jak i innych gałęzi gospodarki. Ich wdrożenie i praktyka stosowania będą stanowić duże wyzwanie zarówno dla administracji, jak i branży paliwowej. Ponadto planowane są nowe rozwiązania, takie jak wprowadzenie kas fiskalnych on-line, instytucja zaufanego podatnika, e-DD. W opinii POPiHN istotnym ułatwieniem dla podatników byłoby ujednolicenie zasad rozliczania podatków i opłat lokalnych oraz wprowadzenie jednolitych formularzy deklaracji podatkowych, zwłaszcza dla podatku od nieruchomości.

Od lat sygnalizujemy również problemy z interpretacją zasad naliczania opłaty paliwowej.

Przedstawione przez Ministerstwo Finansów nowe rozwiązania w zakresie systemu nadzoru nad obrotem wyrobami zwolnionymi „eDD” nie biorą pod uwagę specyfiki branży, w szczególności w odniesieniu do tankowania statków powietrznych. W przypadku braku alternatywnych rozwiązań ustawowych POPIHN wyraża poważne obawy, dotyczące możliwości powstania problemów operacyjnych z tankowaniem paliwa lotniczego na lotniskach.

**Nasze stanowisko:**

Uważamy, że administracja powinna wprowadzać nowe przepisy w sposób, który zminimalizuje koszty dla przedsiębiorców. Przepisy akcyzowe muszą uwzględniać specyfikę branży, zwłaszcza w zakresie tankowania statków powietrznych, morskich i rzecznych. Ponadto należy doprowadzić do sytuacji, kiedy nie następuje dublowanie sprawozdawczości i procesów, które pojawiających się w wielu systemach jednocześnie (np. e-DD versus SENT). Należałoby dać podmiotom prawo wyboru, w którym systemie operują, a także scalić bazy elektroniczne obu systemów. Doprowadzenie do ustalenia takich terminów wdrożenia zmian w branży – np. kasy fiskalne on-line, żeby nie zakłócały one normalnego funkcjonowania biznesu.

W kwestii podatku od nieruchomości proponujemy zawarcie definicji budowli w ustawie o podatkach i opłatach lokalnych bez odwoływania się do przepisów prawa budowlanego, wprowadzenie jednolitych interpretacji na terenie całego kraju w zakresie opodatkowania podatkiem od nieruchomości typowej infrastruktury stacji paliw – dystrybutorów i innych urządzeń, wprowadzenie centralnej bazy stawek podatku obowiązujących w poszczególnych gminach, wprowadzenie jednej, standardowej deklaracji w całym kraju.

W związku z licznymi wątpliwościami interpretacyjnymi dotyczącymi opłaty paliwowej, proponujemy ponowne zdefiniowanie opłaty paliwowej co do jej zakresu i zasad uiszczania.

Jasne i stabilne przepisy prawa podatkowego, uwzględniające specyfikę branży, stanowią podstawę jej rozwoju i dalszych inwestycji.

1. **Oleje i smary**

Wprowadzenie pakietu energetycznego i pakietu przewozowego (SENT) nałożyło na przedsiębiorstwa, działające w sferze produkcji i obrotu olejami, nowe obowiązki sprawozdawcze, a także związane z zapasami obowiązkowymi. Komplikuje to funkcjonowanie branży, a także podnosi koszty operacyjne.

Sektor olejowy od lat zmaga się z procederem szarej strefy, polegającym na wprowadzaniu do obrotu olejów mineralnych (klasyfikowanych przez Nomenklaturę Scaloną w ramach grupy CN 2710) jako olejów syntetycznych (a zatem jako klasyfikowanych do grupy CN 3403). Spowodowane to jest tym, że oleje mineralne są objęte efektywną stawką akcyzy w wysokości

1 180zł/1000 litrów, zaś oleje syntetyczne – nie.

Innym problemem pozostaje nielegalny obrót detaliczny olejami smarowymi, sprowadzanymi do Polski z państw, w których nie są one objęte podatkiem akcyzowym. Jest to skutkiem braku jednolitej polityki państw UE oraz Komisji Europejskiej w tym zakresie i sytuacji, w której w niektórych państwach – np. Polsce – oleje objęte są podatkiem akcyzowym, a co za tym idzie EMCS, zaś w innych nie. Zaburza to funkcjonowanie rynku oraz ułatwia funkcjonowanie szarej strefy. Również od lat obserwujemy zjawisko nielegalnego spalania zużytych olejów smarowych (tzw. olejów odpadowych bądź przepracowanych), co zakłóca działanie systemu odzysku, uderza w legalny obrót olejami opałowymi oraz ma negatywny wpływ na jakość powietrza, a także stanowi naruszenie przepisów akcyzowych. Problem ten staje się szczególnie istotny wobec trwających w ramach UE prac nad modyfikacją Ramowej Dyrektywy Odpadowej, idących w kierunku objęcia gospodarki olejami odpadowymi zasadami tzw. gospodarki w obiegu zamkniętym, co wiązać się będzie ze znaczącym zaostrzeniem wymaganych przez Komisję poziomów zbiórki oraz recyklingu olejów odpadowych i co zaważyć może na realnej możliwości spełnienia przez Polskę podwyższonych wymogów środowiskowych.

**Nasze stanowisko:**

Opowiadamy się za przyjęciem rozwiązań, minimalizujących negatywne skutki wprowadzenia pakietu energetycznego i SENT dla branży olejów smarowych – z zachowaniem ich ochronnej funkcji dla rynku paliw płynnych.

W celu ograniczenia szarej strefy w obrocie olejami proponujemy wprowadzenie jednolitej stawki podatku akcyzowego na oleje smarowe „syntetyczne” (CN 3403) oraz mineralne (CN 2710) z założeniem, że nowa wartość jednolitego podatku będzie wyliczona jako średnia ważona z obciążenia podatkiem obu kodów CN 2710 i CN 3403 - tak, by sumaryczna wartość akcyzy w branży olejowej pozostała na zbliżonym, co obecnie poziomie. Postulujemy też zaostrzenie kontroli wprowadzania na rynek olejów smarowych, sprowadzanych z zagranicy z naruszeniem przepisów akcyzowych. Krajowa Administracja Skarbowa powinna monitorować oferty handlowe – w tym zamieszczane na platformach internetowych – w tym zakresie. Uważamy, że kompleksowe rozwiązanie problemu będzie możliwe tylko pod warunkiem objęcia olejów EMCS w całej Unii Europejskiej.

Służby ochrony środowiska oraz KAS powinny zdecydowanie aktywniej zwalczać proceder spalania olejów przepracowanych, gdyż tylko w ten sposób można zagwarantować uzyskanie wymaganego poziomu odzysku.

1. **Jakość paliw**

Paliwa, wprowadzane na polski rynek, spełniają wszelkie normy jakościowe i zapewniają bezproblemową eksploatację pojazdów. Potwierdzają to coraz lepsze wyniki badań jakości paliw, prowadzone przez Inspekcję Handlową.

W ostatnich miesiącach przyśpieszenia nabrał proces wdrażania w Polsce dyrektyw unijnych, dotyczących wprowadzania paliw ze źródeł odnawialnych. Wejście w życie ustawy z dnia 24 listopada 2017 r. o zmianie ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych oraz niektórych innych ustaw otwiera możliwości w obszarze wprowadzania na polski rynek biopaliw zaawansowanych i podwójnego naliczania NCW. Tym niemniej wyzwaniem pozostaje oddzielenie NCR i NCW, a także kwestie techniczne, związane z zaawansowanymi biopaliwami. Kluczowe znaczenie dla sytuacji na rynku będzie miał obowiązkowy blending kwartalny, który zacznie obowiązywać w roku 2018. Regulacje UE związane z tzw. dyrektywą ILUC ograniczają do 2020 roku używanie biopaliw pierwszej generacji do poziomu 7% oraz zobowiązują państwa członkowskie do promowania tzw. zaawansowanych biopaliw. Z kolei projekt Dyrektywy RED II ogranicza wykorzystanie biokomponentów/biopaliw wyprodukowanych z roślin spożywczych do poziomu nie większego niż 3,8% w roku 2030, przy zachowaniu dotychczasowego ograniczenia na poziomie 7% w roku 2020.

W trakcie roku wejdą w życie wymagane prawem unijnym przepisy, dotyczące jednolitego i wspólnego dla całej UE znakowania paliw. Aczkolwiek celem jest pomoc klientom w dokonywaniu świadomego wyboru, to jednak początkowo nowe oznaczenie mogą się spotkać z niezrozumieniem z ich strony.

**Nasze stanowisko:**

Uważamy, że należy doprowadzić do zgodnej z interesami branży interpretacji zapisów ustawy biopaliwowej. W celu eliminacji z rynku biopaliwa B100, służącego często do wyłudzeń VAT oraz omijania konieczności realizacji NCW, proponujemy obniżenie Narodowego Celu Wskaźnikowego do poziomu możliwego do realizacji za pomocą obligatoryjnego blendingu.

Przyjęcie przez polski rząd stanowiska zgodnego z interesem firm członkowskich POPiHN w kwestii opracowywania dalszych regulacji unijnych w zakresie jakości paliw i paliw z odnawialnych źródeł energii i prezentacja tego stanowiska na forum UE, np. podczas okrągłego stołu rafineryjnego.

W kwestii znakowania paliw uważamy za niezbędne oparcie się na normie EN16942

1. **Kradzieże na stacjach paliw, bezpieczeństwo na MOP.**

Nadal nierozwiązany zostaje problem kradzieży na stacjach paliw (zarówno paliwa, jak i towarów w sklepach), a także zapewnienia bezpieczeństwa podróżnym, korzystającym z parkingów w Miejscach Obsługi Podróżnych. Liczba ucieczek po zatankowaniu wynosi rocznie około 100 tys., a wartość skradzionego paliwa ok. 20 mln PLN rocznie.

W opinii ekspertów wzrost liczby tego typu czynów w znacznym stopniu spowodowany jest zmianami art. 19 Kodeksu wykroczeń dokonanymi w 2013 roku, a podnoszącymi próg wartości kradzieży, powyżej którego czyn taki klasyfikowany jest jako przestępstwo z dotychczasowych 250 zł do ¼ pensji minimalnej, czyli w przybliżeniu 420 zł. Problemem pozostaje także rozproszenie zwalczania tego typu naruszeń prawa między poszczególne komisariaty policji, a także brak możliwości dokonywania zgłoszeń w formie elektronicznej.

Szczególny niepokój budzi obserwowany wzrost zuchwałości kradzieży, a także profesjonalizacja środowiska złodziei, wyrażająca się tworzeniem coraz większych i lepiej zorganizowanych, wyspecjalizowanych grup przestępczych trudniących się tym procederem. Dotyczy to również prowadzenia nielegalnego handlu w MOP, często podrabianymi bądź kradzionymi towarami.

**Nasze stanowisko:**

Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego popiera działania Ministerstwa Sprawiedliwości na rzecz kwalifikacji wykroczeń (w szczególności serii kradzieży) oraz umożliwienia Policji gromadzenia i przetwarzania danych o sprawcach wykroczeń w postaci utworzenia wyczekiwanego przez branżę od wielu lat elektronicznego rejestru sprawców wykroczeń. Postulaty powyższe, na które organizacja nasza wskazywała od 2015 roku, znalazły swoje odzwierciedlenie w projekcie zmian Kodeksu Wykroczeń, które opracowało Ministerstwo Sprawiedliwości. Niezbędne jest jak najszybsze przyjęcie przygotowanych przez Ministerstwo Sprawiedliwości rozwiązań. W związku z priorytetowym z punktu widzenia potrzeb branży paliwowej w Polsce znaczeniem powyższej inicjatywy pragniemy podkreślić, że duże znaczenie dla jej ostatecznej skuteczności będą miały rozwiązania szczegółowe, które powinny - w możliwie najszerszym zakresie - uwzględniać także specyfikę branży paliwowej.

Znaczącym ułatwieniem w zwalczaniu wykroczeń byłoby wprowadzenie elektronicznego formularza zgłoszenia wykroczeń, w systemie kontrolowanym przez MSWiA.

Ponadto uważamy za konieczne dokonanie takich zmian w prawie, by fałszowanie i posługiwanie się kradzionymi tablicami rejestracyjnymi pojazdów traktowane było na równi z fałszowaniem dokumentów.

Uważamy też za konieczne:

* 1. umożliwienie Policji gromadzenie i przetwarzanie danych o sprawcach wykroczeń (stworzenie rejestru wykroczeń – wprowadzenie zmian w ust. 2a art. 20 ustawy o Policji);
  2. zmianę kwalifikacji serii kradzieży poprzez uznanie ich jako czynu ciągłego (art. 11 KK), a także zmiany definicji kwalifikacji „kradzieży w sposób zuchwały” i umożliwienie stosowania art. 38 Kodeksu wykroczeń (tzw. recydywa);
  3. Przywrócenie w kodeksie karnym pierwotnego brzmienia art. 208 z kk 1967 – penalizującego kradzież dokonaną w sposób szczególnie zuchwały niezależnie od wartości przedmiotu kradzieży i objęcie tą kwalifikacją kradzieży dokonywanych na stacjach paliw i w innych punktach handlowych;
  4. Wprowadzenie w ustawie o ochronie danych osobowych zmian dopuszczających prowadzenie baz danych oraz bieżącą wymianę informacji o dokonanych kradzieżach między przedsiębiorcami;

1. **Handel na stacjach paliw**

Sprzedaż towarów pozapaliwowych odgrywa coraz większą rolę w funkcjonowaniu stacji paliw, stanowiąc znaczną część dochodów, a także sprzyja przekształcaniu stacji w centrum świadczenia usług dla klientów. Oczekuje się, że ta rola będzie rosnąć wraz ze wzrostem udziału paliw alternatywnych w transporcie. Stacje odgrywają szczególną funkcję w zaspokajaniu podstawowych potrzeb gospodarki i społeczeństwa. W odniesieniu do podróżnych, przemieszczających się samochodem, spełniają one analogiczne funkcje jak dworce kolejowe i autobusowe oraz porty rzeczne, morskie i lotnicze dla innych rodzajów transportu. Na stacjach paliw prowadzona jest bowiem kompleksowa obsługa podróżnych – oprócz tankowania paliwa kierowcy i pasażerowie korzystają z toalet, miejsc wypoczynku, dokonują zakupu posiłków w restauracjach i barach szybkiej obsługi, sklepach etc. Przy wielu drogach jedyna ogólnodostępna infrastruktura (np. toalety, woda bieżąca) ulokowana jest właśnie na stacjach paliw. To również miejsca służące bezpieczeństwu ruchu drogowego poprzez zapewnienie możliwości wypoczynku, czy zaopatrzenia w niezbędne towary eksploatacyjne do pojazdów – często jedyne czynne w święta czy dni wolne od pracy. Stacje paliw stanowią też naturalne zaplecze wsparcia  w sytuacjach nadzwyczajnych. Są tym samym istotnym elementem zapewnienia bezpieczeństwa i porządku publicznego. Doświadczenie wykazuje bowiem, że w stanach klęsk żywiołowych sprawnie działająca sieć stacji pozwala funkcjonować zarówno pojazdom służb porządkowych i ratunkowych (Policja, Straż Pożarna, Pogotowie Ratunkowe, itp.), jak i dotkniętej kataklizmem ludności, która ma możliwość zaopatrzenia w podstawowe produkty.

Z tego względu wszelkie inicjatywy, zmierzające do wprowadzenia ograniczeń w funkcjonowaniu stacji paliw w określone dni, a także ograniczenia dotyczące asortymentu stanowią zagrożenie dla firm, prowadzących stacje paliw. Ewentualne zmiany doprowadziłyby do wzrostu ceny sprzedawanego paliwa, a także eliminacji części stacji z rynku.

Kwestia sprzedaży wyrobów alkoholowych

W okresach znacznych wahań marży wiele stacji paliw może kontynuować działalność głównie dzięki sprzedaży towarów i usług pozapaliwowych, w tym alkoholu. Należy pamiętać, że na cenę paliw wpływają w dużym stopniu obciążenia o charakterze podatkowym i tym podobnym; średnio w roku 2016 stanowiły one 55% ceny benzyny 95, 52% ceny oleju napędowego i 41% ceny autogazu.

Badania rynkowe przeprowadzone w 2013 roku pokazały, że niewiele ponad 3% mocnych alkoholi klienci kupują na stacjach paliw (z tendencją spadkową w stosunku do 2012). W przypadku piwa jest to niecałe 4%, również mniej niż w porównywalnym okresie roku 2012. Ponadto, właśnie na stacjach paliw – ze względu na używane systemy monitoringu – istnieje najlepsza egzekucja przepisów, zabraniających sprzedaży alkoholu osobom nietrzeźwym i nieletnim. Doświadczenia tych państw, w których wprowadzono całkowity lub częściowy zakaz sprzedaży alkoholu na stacjach paliw (Holandia, Belgia) wskazują na brak jakiejkolwiek zależności między dostępnością alkoholu na stacjach, a liczbą nietrzeźwych kierowców.

Handel lekami bez recepty

Na stacjach oferowane są wyłącznie podstawowe leki – takie, których poszukują nabywcy w celu doraźnej pomocy. Utrudnienia w dostępie do podstawowych leków dla osób będących w drodze, szukających szybkiego i bezpiecznego rozwiązania na swoje dolegliwości, mogą negatywnie wpływać na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Z możliwości zakupu na stacjach korzysta wielu kierowców i pasażerów, a także okolicznych mieszkańców, zwłaszcza w małych miejscowościach i na terenach wiejskich. Sprzedaż leków bez recepty w takich lokalizacjach stanowi realizację prawa pacjentów do możliwie szybkiego i bezproblemowego dostępu do leków. Ma to szczególne znaczenie w godzinach nocnych oraz w dni wolne od pracy.

Sprzedaż leków bez recepty stanowi nikły procent obrotu stacji paliw i nie wpływa zasadniczo na ich sytuację ekonomiczną. Z drugiej strony dystrybucja tej kategorii towarów jest istotnym wsparciem sprzedaży dla małych, niezależnych stacji, zlokalizowanych często na terenach wiejskich. Obecny model pozaaptecznej sprzedaży leków bez recepty ma w Polsce ugruntowaną tradycję. Wielkość sprzedaży leków na stacjach paliw utrzymuje się na stabilnym poziomie od wielu lat, zaś ich asortyment jest z reguły ograniczony do poniżej 30 produktów. Leki sprzedawane na stacjach pochodzą z hurtowni farmaceutycznych i mają postać minimalnej dawki leczniczej, pakowanej w opakowania, wystarczające na 1-1,5 dnia stosowania leku. Praktyka potwierdza, że w przypadku konieczności zakupu leków bez recepty w większej ilości czy też dawce, klienci kierują się do aptek.

**Nasze stanowisko:**

Uważamy za niezbędne uświadomienie konsumentom i decydentom tezy, że stacja paliw przestaje być punktem sprzedaży paliwa, a staje się punktem świadczenia zróżnicowanych usług konsumenckich, a także nabiera nowej roli i znaczenia w sytuacjach nadzwyczajnych.

Oczekujemy, że ceny na rynku paliw będą kształtowane wyłącznie przez czynniki ekonomiczne, a przyjmowane regulacje prawne nie będą powodowały dalszego nieuzasadnionego wzrostu cen. Sprzeciwiamy się jakimkolwiek działaniom, mogącym spowodować ograniczenie zakresu świadczonych usług i sprzedawanych na stacjach towarów, np. poprzez ograniczenia w sprzedaży wyrobów alkoholowych czy leków. Jedynym wymiernym skutkiem wprowadzenia proponowanych ograniczeń byłoby pogorszenie sytuacji branży naftowej, a szczególnie operatorów stacji paliw działających jako stacje niezależne. Prowadzenie sprzedaży towarów innych niż paliwa umożliwia istnienie stacji paliw w obecnej ilości i w obecnym formacie rynkowym. Ograniczenie asortymentu skutkowałoby wzrostem kosztów ich prowadzenia i wzrostem cen paliw.

W przypadku wprowadzenia ograniczenia asortymentu i wielkości opakowań leków, sprzedawanych bez recepty, stoimy na stanowisku, że ew. ograniczenia powinny dotyczyć wszystkich kanałów handlu – w tym aptek, gdyż ryzyko błędnego zażycia czy też popełnienia np. próby samobójczej nie zależy od miejsca nabycia leku.

Również ewentualne zmiany w zakresie zasad sprzedaży wyrobów alkoholowych powinny dotyczyć całej sieci dystrybucji, a nie odnosić się wyłącznie do stacji paliw.

1. **Prawo naftowe**

Wprowadzenie skutecznych rozwiązań w obszarze walki z szarą strefą (pakiet paliwowy, pakiet energetyczny, pakiet przewozowy) – aczkolwiek przyczyniło się do rozwiązania głównych problemów sektora paliw płynnych – uwypukliło problemy, z którymi branża zmaga się od lat, a mianowicie brak jednolitego nadzoru, brak regulatora, nadzorującego wyłącznie branżę paliwową, niespójność poszczególnych aktów prawnych (przepisy bio, jakościowe, o zapasach, SENT, przepisy techniczne i budowlane, przepisy akcyzowe etc.), a także brak ujednolicenia i dygitalizacji danych, przekazywanych do poszczególnych instytucji.

**Nasze stanowisko:**

Proponujemy, by Ministerstwo Energii podjęło prace nad zapisami Prawa naftowego, które miałoby zawierać jednolite definicje i regulacje dotyczące wprowadzania paliw płynnych na rynek, w tym przepisów jakościowych, o zapasach, opłaty paliwowej etc., a także wprowadzać elektroniczną formę baz i rejestrów – najlepiej w postaci jednolitej platformy. Elementem nowych rozwiązań powinno być wprowadzenie jednolitego nadzoru nad branżą (regulator rynku). Przygotowanie projektu powinno być powierzone zespołowi roboczemu z udziałem przedstawicieli administracji i organizacji branżowych sektora paliwowego.

Elementem regulacji powinno być powołanie urzędu – regulatora branży paliwowej, sprawującego nadzór nad produkcją, logistyką i obrotem paliwami.

1. **Konkurencyjność polskiego i europejskiego przemysłu rafineryjnego.**

W Unii Europejskiej toczy się debata nad kształtem długofalowej polityki energetyczno-klimatycznej i polityki transportowej w kontekście ograniczeni/eliminacji emisji gazów cieplarnianych związanych z transportem. Dostosowanie się do wymagań gospodarki niskowęglowej jest poważnym wyzwaniem dla europejskiego przemysłu rafineryjnego. Wyzwanie to podjęły grupy ekspertów europejskich firm naftowych, które wypracowują zarówno sposoby ograniczania emisji gazów cieplarnianych w procesie wytwarzania paliw silnikowych jak i koncepcję „niskowęglowych” paliw transportowych. Niestety w debacie politycznej na forum UE często dominują postawy abstrahujące od zasad neutralności technologicznej i optymalizacji kosztów ekonomicznych, środowiskowych i społecznych. Powyższe skutkuje intensyfikacją działań~~,~~ związanych z wypracowaniem polityk oraz regulacji nakładających na europejski przemysł rafineryjny ogromne obciążenia i obniżające jego konkurencyjność jak np. wsparci~~e~~ dla paliw alternatywnych oraz elektromobilności, regulacje dotyczące jakości powietrza w miastach, reformy ETS, nowelizacja dyrektywy o odnawialnych źródłach energii, REACH etc.

Jednocześnie w ramach UE funkcjonuje instytucja Forum Rafineryjnego, skupiająca przedstawicieli przemysłu, administracji UE i krajów członkowskich, a wypracowane tam wspólnie rozwiązania będą miały bezpośredni wpływ na przyszłość branży rafineryjnej w Europie. Powinny one uwzględniać fakt, że w średniej perspektywie ropa naftowa pozostanie głównym nośnikiem energii do zastosowań w transporcie. Nieprzemyślane regulacje prawne, nieuwzględniające interesu nie tylko branży rafineryjnej, ale też związanych z nią sektorów gospodarki, mogą doprowadzić do upadku sektora i przeniesienia produkcji poza granice Unii Europejskiej. Miałoby to wyjątkowo niekorzystne skutki dla całej gospodarki europejskiej, a także jej bezpieczeństwa energetycznego. Jest też klasycznym przykładem ucieczki emisji (carbon leakage).

**Nasze stanowisko:**

Uważamy za niezbędne przeprowadzenie pełnej kalkulacji korzyści, jakie z funkcjonowania przemysłu rafineryjnego na swoim terenie ma Unia Europejska. Nowoczesne rozwiązania konstrukcyjne dla silników spalinowych powinny zostać docenione. Podobnie też rola, jaką odgrywa europejski przemysł rafineryjny w całej gospodarce unijnej, a także polityce obronnej. Mamy nadzieję, że stanowisko polskiego rządu na forum UE będzie uwzględniało interes branży paliwowej w maksymalnym możliwym stopniu.